

2ième reportage, juillet 2002

Région pilote* Crans-Montana – Mobilité et bien-être

Dimension bien-être : De la théorie à la pratique

La région pilote de Crans-Montana travaille depuis l'été 2001 sur une nouvelle approche de la mobilité. Les autorités politiques ont maintenant validé les premières propositions du PAES et des mesures pourront déjà être prises dès l'hiver 2002/2003. D'ici 2006, une solution globale et durable sera appliquée, grâce à un plan directeur intégrant tous les modes de déplacement. Plus largement, ce sont 14 projets différents qui doivent permettre au PAES d'inciter les habitants et vacanciers de la région à changer leurs habitudes.

« Il y a un an, se souvient Maria-Pia Tschopp, « le PAES restait très théorique. Beaucoup pensaient qu'il ne s'agirait encore une fois que d'études à classer au fond d'un tiroir. Et puis, il y eu la concrétisation de plusieurs de nos quatorze projets. La population a constaté que notre démarche aboutissait à de vrais résultats. Il est donc plus facile aujourd'hui de l'intéresser au PAES. » La présidente du projet pilote à Crans Montana dit son optimisme maintenant que le PAES est entré dans sa phase pratique. « Nos chances de succès sont bonnes, affirme-t-elle, même si le passage aux actes sera toujours délicat. »

Coup d'oeil sur les bus-navette gratuits

L'enjeu est de taille : il s'agit d'inciter les habitants et vacanciers à adopter de nouvelles habitudes en matière de mobilité. Par exemple en utilisant les navettes gratuites en station. Or, en trois ans, le nombre de passagers dans les autobus a chuté de 12% ! Serait-on, à Crans-Montana, plus accro à l'auto qu'ailleurs ? Peut-être bien, si on en croit une étude commandée par l'Office fédérale de la santé publique et publiée en mai 2002 : 63,5% des déplacements s'y font au moyen de la voiture individuelle, alors que la moyenne valaisanne est de 45,7% et la moyenne suisse de 39%. Il faut noter que les horaires des transports publics ne correspondent pas toujours à ceux du travail en région touristique. Il y a surtout la configuration géographique qui dissuade : moins de 5000 personnes vivent à l'année dans la station ; celles qui y viennent quotidiennement pour travailler montent depuis un des 10 villages ou hameaux sur le flanc du coteau. Rejoindre la station à vélo n'est guère possible, à moins d'être sportif chevronné (certaines zones d'habitation sont plus près de la plaine du Rhône que de la station touristique à 1500 mètres d'altitude). Le mountain bike est un sport beaucoup pratiqué, mais il reste un loisir et

ne pourra pas devenir un moyen de déplacement comme on peut le concevoir en ville. Par contre les transports publics sont perfectibles pour les rendre plus attrayants. Une enquête a d'ailleurs été lancée par le PAES avec la Haute Ecole Valaisanne afin de comprendre pourquoi on utilise si peu les transports publics depuis les villages pour rejoindre la station. Les personnes interrogées sont invitées à dire quelles pourraient être les améliorations souhaitées pour qu'elles acceptent de se déplacer avec les autobus qui relient la plaine à la montagne.

Faible utilisation des parkings couverts

Même si on choisit de rejoindre le plateau avec sa voiture privée, celle-ci peut aisément stationner dans un des nombreux parkings existants. Ils sont trop peu nombreux encore ceux qui pratiquent ainsi et se déplacent dans la station avec les navettes, ou à pied. La société de remontées mécaniques Crans-Montana-Aminona S.A. a fait un sondage durant l'hiver 01/02 et a constaté que le taux moyen d'occupation de ses parkings n'est que de 20%.

La gratuité des transports publics ne suffit donc pas à les rendre attrayants, pour les habitants comme pour les touristes. Celui qui choisit de monter dans une navette pour se rendre de Crans jusqu'à Montana ou, plus loin encore, jusqu'à Aminona, n'ira pas forcément plus vite qu'en voiture, car tout ce qui roule en haute saison touristique se trouve bloqué dans les encombrements ! Y compris les services d'urgence. A quoi bon alors se priver du confort de son automobile...

Ce sont toutes ces questions qui ont occupé le groupe de projet « Mobilité pour tous » depuis le début de ses travaux. Avant l'été, il a été possible de proposer aux autorités des six communes une marche à suivre pour tenter d'inverser, enfin, la priorité entre auto et piéton. Celles-ci ont validé les propositions à l'unanimité, en priant le PAES de continuer à travailler en vue de passer à la mise en application des différentes mesures.

Aborder le problème ensemble

« Le PAES est un projet rassembleur à plus d'un titre », se réjouit Stéphane Pont, président de Molens et délégué des six municipalités. Il y a trente ans que Crans-Montana essaye de résoudre ses

problèmes de circulation en haute saison touristique. Mais c'est la première fois que tous les acteurs touristiques, économiques et politiques de la région se retrouvent à la même table pour réfléchir à la question. Plutôt que d'imposer à la population des mesures et restriction venues d'en haut, le PAES a choisi de travailler de concert avec tous les partenaires. Hildebert Heinzmann, chef d'une équipe pluridisciplinaire, les membres du projet «Mobilité pour tous», explique que c'est avec les commerçants et Crans-Montana Tourisme, que le PAES a réfléchi à la création de zones piétonnes. «Nous avons pris la question autrement, en cessant de se fixer sur les problèmes de circulation pour se concentrer sur le but final: offrir aux piétons des zones qui leur soient réservées», explique Pierre-François Schmid, expert mandaté par le PAES.

Les automobilistes doivent modifier leur comportement

«Finalement, nous avons proposé aux autorités politiques de ne pas construire d'ouvrages d'art onéreux, cela aurait été contraire à l'esprit du PAES», rapporte Pierre-François Schmid. Autrefois l'idée

avait été émise de construire un tunnel à Crans. Le projet de déplacer le trafic sur une route de ceinture a aussi été abandonné, car il n'aurait pas été juste de reporter le problème dans des zones d'habitation. Le PAES pense que la solution passe par la réorganisation de la circulation, en imposant une modification du comportement des automobilistes. Cela demandera du temps et le défi ne se réalisera que s'il est le fruit d'un consensus. Le PAES va donc devoir entreprendre un long travail de sensibilisation. C'est d'ailleurs dans ce but que le projet «Bien dire le bien-être» va commencer à oeuvrer dès cet automne.

Danielle Emery Mayor

*Dans le cadre du plan d'action Environnement et santé PAES, l'Office fédéral de la santé publique (OFSP) soutient techniquement et financièrement pendant plusieurs années trois régions pilotes suisses qui associent de manière exemplaire des projets liés à l'environnement et à la santé.

e-mail: sierre@serec.ch

Interview de Stéphane Pont, délégué des six communes de Crans-Montana-Aminona au sein du PAES

« LA MAJORITE DE LA POPULATION SOUTIENT LE CHANGEMENT »

Comment avance le PAES depuis l'été dernier ?

Stéphane Pont : Le PAES a trouvé son rythme de croisière. Les responsables de projets ont eu besoin de quelques semaines de mise en route. Maintenant, le travail porte ses fruits : certains projets ont déjà fait l'objet d'actions concrètes comme la participation à la Semaine du Goût, l'exposition de dessins d'enfant au Centre scolaire de Crans-Montana (en relation avec le sentier didactique du développement durable) et le projet Mobilité pour tous. En ce qui concerne ce dernier, les six communes de Crans-Montana-Aminona ont pris une importante décision de principe pour le développement de futures zones à caractère piétonne. Cette décision va permettre aux acteurs du PAES de faire un énorme pas en avant pour améliorer la mobilité.

On a le sentiment que les autorités politiques regardent le PAES avec plus d'attention aujourd'hui qu'hier...

Pont : Lorsque les autorités ont accepté de co-financer ce projet avec l'OFSP, elles ne voulaient pas que ce soit de nouvelles études sans lendemain. Aujourd'hui, grâce aux actions que je viens de citer, elles commencent à y croire d'une manière plus précise et en même temps, elles réalisent l'importance de ce projet pour la région de Crans-Montana-Aminona. Il y a donc nécessité, pour le Bureau du PAES, de ne pas relâcher la pression et de prévoir des actions régulières durant ces prochaines années. Les communes souhaitent des actions concrètes à la hauteur des moyens financiers qui sont dégagés.

Y a-t-il eu des difficultés particulières ?

Pont : Comme tout nouveau projet, il débute par des difficultés d'organisation interne, de motivations et de perception par la population. Il a donc fallu les résoudre par des séances avec des responsables de projets et avec les responsables politiques. En ce qui concerne l'organisation, la plupart des responsables ont estimé qu'il y avait trop de démarches administratives et de documents à remplir, ce qui a provoqué une importante démotivation. Le Bureau exécutif a par conséquent dû déployer beaucoup d'énergie pour faire comprendre l'importance des documents demandés par l'OFSP pour le suivi du projet.

Le projet pilote est-il accueilli de la même manière dans les villages que sur le plateau touristique ?

Pont : Le PAES n'est effectivement pas ressenti de la même manière dans les villages, quand bien même des projets sont prévus pour ceux-ci aussi. Il reste donc un énorme travail de communication à faire pour que tout le monde apprécie, à sa juste valeur, le PAES.

Au sein de la population (et des bénévoles participant au projet pilote), est-ce que l'idée du PAES chemine comme prévu ou l'intérêt retombe-t-il un peu ?

Pont : Je ne pense pas qu'on puisse dire que l'intérêt des bénévoles retombe. Toutefois, certains projets avancent lentement et il est possible que les gens s'en inquiètent quelque peu. Dans l'ensemble, on peut affirmer que l'idée du PAES chemine comme prévu. Le Bureau exécutif doit toutefois rester attentif aux sautes d'humeur de la population.

Comment voyez-vous l'avenir immédiat pour le PAES ?

Pont : Personnellement, je reste convaincu que le PAES est un excellent tremplin pour la région de Crans-Montana-Aminona, pour souder les différents partenaires de la région et pour développer un projet commun qui donnera un nouvel élan en faveur de l'unité des six communes que sont Icogne, Lens, Chermignon, Montana, Randogne et Mollens. L'un des grands défis reste la concrétisation du projet Mobilité pour tous et de démontrer à la population l'intérêt de développer deux zones à caractère piéton à Crans et à Montana. L'autre défi sera la promotion des treize projets parallèles à celui-là, qui sont tous excellents pour notre région.

Quels sont les premiers enseignements que peut tirer aujourd'hui la région pilote ?

Pont : Le premier enseignement à tirer est que, si il y a volonté de faire quelque chose, Crans-Montana peut le faire. La majorité de la population veut le changement, et le PAES est là pour apporter une pierre à cet édifice.

(dem)

UN EXEMPLE DE PROJET EN COURS DE REALISATION

« Achetez mieux en roulant moins »

Qui dit produits locaux, dit réduction des nuisances liées aux transports. C'est dans cet esprit que le groupe de travail « Achetez mieux en roulant moins » a développé un concept d'école du goût : en mai dernier, 140 élèves entre 9 et 11 ans ont pu déguster fruits et légumes pour (re)connaître les saveurs de bases ; ils ont goûté différents sucres, bruts ou raffinés, du sel des mines de Bex (VD). Avec la « Carte gourmande du Valais », ils ont appris quels sont les fruits et légumes de saisons et pourquoi il vaut mieux privilégier les produits du terroir. Cette journée a été un grand succès et sera reconduite l'an prochain. Parallèlement, la Haute Ecole valaisanne a entamé différentes études en collaboration avec le PAES : sur les habitudes de consommation des habitants et des touristes de la région, sur les chaînes d'approvisionnement en produits locaux et sur la stratégie à adopter pour valoriser les produits du terroir. (dem)